MA2009－11

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成２１年１１月２７日

運 輸 安 全 委 員 会

（東京事案）

1　旅客船ドリーム海上タクシー第十一住吉丸衝突

（地方事務所事案）

函館事務所

２　漁船第八孝栄丸転覆

３　遊漁船山水丸衝突（防波堤）

４　漁船第二十八栄進丸乗組員死亡

５　漁船第五十八正徳丸乗組員死亡

６　漁船第三十八勇幸丸衝突（防波堤）

７　漁船第十五大栄丸乗組員負傷

８　漁船第五十八伊勢丸乗組員死亡

９　漁船第七十いづみ丸乗組員死亡

仙台事務所

10　漁船第七日光丸転覆

11　漁船天祐丸火災

横浜事務所

12　漁船第三十八龍王丸漁船第三釜喜丸衝突

13　貨物船ＪＩ　ＦＥＮＧ貨物船第二たかさご衝突

14　漁船第一清正丸乗組員負傷

15　漁船第八正栄丸乗組員死亡

16　漁船第十七祐喜丸火災

17　水上オートバイエロティック同乗者死亡

18　漁船小義丸乗組員死亡

19　水上オートバイ万景峰号衝突（岩壁）

20　漁船大盛丸火災

21　調査捕鯨船第二共新丸乗組員死亡

22　漁船第２大利丸乗組員死亡

神戸事務所

23　漁船長運丸二世乗組員負傷

24　モーターボート第三魚住丸モーターボートＢＬＵＥＭＡＲＩＮＥ衝突

25　漁船第五十一健勝丸乗組員死亡

26　漁船第七竹田丸乗組員死亡

27　水上オートバイベネチェオ衝突（灯浮標）

28　漁船第七八幡丸乗組員死亡

広島事務所

29　漁船第一興祥丸乗揚

30　はしけＫ８１２作業員負傷

31　漁船第三広栄丸乗組員死亡

32　貨物船神洋丸乗揚

33　貨物船ＴＩＡＮ　ＲＯＮＧ漁船第２明神丸衝突

34　漁船大成丸乗組員死亡

門司事務所

35　油送船第一日興丸漁船はまゆう丸衝突

36　漁船進高丸乗組員死亡

37　漁船悠号モーターボートあかね丸衝突

長崎事務所

38　漁船富吉丸ろかい船（船名なし）衝突

39　漁船第二十一丸繁丸浸水

40　漁船強栄丸火災

那覇事務所

41　引き船東栄丸台船トウエイ１号プレジャーボート第三喜久丸衝突

42　手漕ぎボート（船名なし）乗船者死亡

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運 輸 安 全 委 員 会

委 員 長　後　藤　昇　弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

27　水上オートバイベネチェオ衝突（灯浮標）

船舶事故調査報告書

船種船名　水上オートバイ　ベネチェオ
船舶番号　２５２－２４６８８和歌山
総トン数　０．１トン

事故種類　衝突（灯浮標）
発生日時　平成２０年８月２６日　１３時３０分ごろ
発生場所　和歌山県和歌山下津港有田区第１区有田第４号灯浮標
　和歌山下津港有田東燃ゼネラル石油シーバース灯から
　真方位２５３°３８０m
　（北緯３４°０６．７′　東経１３５°０６．４′）

平成２１年１１月５日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委員長　後藤昇弘
委　員　楠木行雄
委　員　横山鐵男（部会長）
委　員　山本哲也
委　員　根本美奈

１　船舶事故調査の経過

１．１　船舶事故の概要

水上オートバイベネチェオは、船長ほか２人が乗船し、和歌山県有田(ありだ)市地ノ島(じのしま)東方沖において遊走中、平成２０年８月２６日（火）１３時３０分ごろ、和歌山下津(しもつ)港有田区第１区の有田第４号灯浮標に衝突した。

ベネチェオは、同乗者２人が重傷を負い、船首部にき裂等が生じ、有田第４号灯浮標は浮体側面に擦過傷が生じた。

１．２　船舶事故調査の概要

1.2.1　調査組織

運輸安全委員会は、平成２０年１０月１日、本事故の調査を神戸地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2　調査の実施時期

平成２０年９月１２日、１０月１４日、２１日、１１月６日、７日、１７日、１９日～２１日、２６日、１２月１日、３日、９日、平成２１年1月９日、８月４日　口述聴取

平成２０年１０月１７日、１１月７日、２５日、２７日　回答書受領

平成２０年１１月５日　現場調査

平成２０年１２月２日　現場調査及び口述聴取

1.2.3　原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

２　事実情報

２．１　事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、ベネチェオ（以下「本船」という。）の船長、本事故時に本船を操縦していた同乗者（以下「同乗者Ａ」という。）、もう１人の同乗者（以下「同乗者Ｂ」という。）、負傷者の救助にあたった水上オートバイ（以下「僚船」という。）の船長（以下「僚船船長」という。）、本船を保管していたマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）の管理人（以下「マリーナ管理人」という。）及び海岸にいた本船乗船者の同行者の１人（以下「本件同行者」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1)　船長

船長は、僚船船長、同乗者Ａ及び同乗者Ｂほか知人３人の計７人で、本船、僚船及びマリーナ管理人が操縦するモーターボートに分乗し、平成２０年８月２６日１１時３０分ごろ、レジャーの目的で、和歌山県和歌山市小雑賀（こざいか）に所在の本件マリーナを出発して地ノ島東岸の海水浴場（以下「地ノ島海水浴場」という。）に向かった。

船長ら一行は、１２時３０分ごろ地ノ島海水浴場に到着し、マリーナ管理人は本件マリーナへ戻り、船長ほか６人は海岸で昼食をとった後、本船及び僚船に分乗して遊走を始めた。

１３時２０分ごろ、船長は、本船の操縦席に乗り、船長のすぐ後方に同乗者Ｂ、最後部に同乗者Ａが着座し、地ノ島東方沖で遊走を始めた。

船長は、遊走中に同乗者Ｂから本船を操縦させてほしいと頼まれ、同乗者Ａ及び同乗者Ｂが操縦免許を有していないことを知っていたが、操縦免許を有している自分が乗船していれば、同乗者に操縦させることができるものと思い、操縦させることとした。船長は、水上オートバイの操縦方法について説明した後、同乗者Ｂを操縦席に乗せ、その後方に同乗者Ａが着座し、自らは女性の間に乗船することに気兼ねして最後部に乗り、１３時２５分ごろから同乗者Ｂに操縦を行わせた。

その後、船長は、同乗者Ｂから同乗者Ａにも操縦させてほしいと頼まれ、同乗者Ａに対しても操縦方法の説明をした後、同乗者Ａを操縦席に乗せ、その後方に同乗者Ｂ、船長の順で着座して同乗者Ａに操縦を行わせた。

本船は、和歌山下津港有田東燃ゼネラル石油シーバース灯（以下「シーバース灯」という。）から２７８°（真方位、以下同じ。）３７０ｍ付近で、船首を有田第４号灯浮標（以下「有田灯浮標」という。）に向けて約２０㎞/h（対地速力、以下同じ。）の速力で南下を始めた。

同乗者Ａが操縦を開始してから約３０秒後の１３時３０分ごろ、船長は、正船首方約４０ｍに有田灯浮標が迫っているのを見て、同灯浮標を避けようとシートから腰を浮かせ、同乗者Ａに声をかけて右手を操縦ハンドルに伸ばしかけたとき、船体が動揺して左舷側に落水した。

船長は、落水して３～４秒後に海中から顔を出して周囲を見ると、有田灯浮標が南方約２０ｍに見え、その西側至近に同乗者Ａが仰向けに、同乗者Ｂがうつ伏せの状態で浮き、さらにその西側に本船が船首を西方に向けて停留しているのを見て、本船が有田灯浮標に衝突したと思った。

船長は、有田灯浮標の南方から僚船が接近してくるのを見て、手を振って合図し、自らも同乗者２人の方に泳ぎ、僚船船長とともに救助にあたった。

(2)　同乗者Ａ

同乗者Ａは、水上オートバイ２隻とモーターボート１隻で地ノ島に向かい、海岸で昼食をとったことまでは憶えているが、その後、本船に乗ったことについては記憶がなく、気が付いたときには病院で手当を受けていた。

(3)　同乗者Ｂ

同乗者Ｂは、船長及び同乗者Ａとともに本船に乗ったことは憶えているが、

船長に本船を操縦したいと申し出たこと、自分と同乗者Ａが本船を操縦したこと、船長が落水したことは憶えていない。

(4)　僚船船長

僚船船長は、地ノ島に到着し、昼食をとった後、同行者全員でしばらくウェイクボードをした。その後、船長が本船に同乗者Ａ及び同乗者Ｂを乗せて有田灯浮標北側の水域で遊走を始めたので、僚船船長は１人で同灯浮標南側の水域で遊走していた。

僚船船長は、遊走を終えて有田灯浮標の方に北上していたところ、前方で船長が慌てた様子でこちらに手を振っているのが見え、同灯浮標の北側５～６ｍにあった本船が無人だったので、何かあったと思い全速力で接近した。有田灯浮標の西側付近に同乗者Ａ及び同乗者Ｂが海面に浮かんでおり、同乗者Ｂは下を向いて顔を水中に入れた状態で呼吸をしておらず、同乗者Ａは意識が朦朧としているようだったが、呼吸はしていた。

僚船船長は、こちらに向かって泳いでくる船長に、早く同乗者Ｂを本船に乗せて海岸に運ぶように言ったが、キルスイッチコードが見当たらないとのことだったので、海中に飛び込み、同乗者Ｂを僚船の船尾部に引き上げて背中を押したところ、呼吸を始めた。

僚船船長は、近くに泳ぎ着いた船長とともに同乗者Ａを僚船の操縦席に引き上げ、操縦ハンドル中央部に上体を寄りかからせるようにし、その後ろに僚船船長が座って操縦し、船長が船尾部で同乗者Ｂを支えながら泳ぎ、ゆっくりと海岸に向かった。僚船船長は、海岸に向かいながら、船長にマリーナ管理人に電話するよう指示した。

地ノ島の海岸に到着し、同乗者Ａ及び同乗者Ｂを降ろして１０～１５分経ったころ、マリーナ管理人のモーターボートが到着し、船長及び同行者１人が付き添って同乗者Ａ及び同乗者Ｂを運んで行った。

(5)　マリーナ管理人

マリーナ管理人は、本件マリーナに戻って間もなく、船長から事故で怪我人が出たのですぐに来てほしいとの電話があり、モーターボートで地ノ島に向かった。１３時５０分ごろ地ノ島に到着すると負傷した同乗者Ａ及び同乗者Ｂが敷物の上に寝かされており、重傷のようだったことからすぐに（１４時１５分ごろ[*1]）１１８番通報を行って救急車の手配を依頼し、モーターボートに同乗者Ａ及び同乗者Ｂ、付き添いとして船長ほか１人を乗せ、ゆっくりと海南海上保安署前の岸壁に向かった。１５分ぐらいで岸壁に到着すると、既に救急車

[*1] 和歌山海上保安部の情報による通報時刻である。

が到着しており、負傷者を救急隊に引き渡し、同乗者Ａは救急車で、同乗者Ｂはヘリコプターで病院に搬送された。

(6)　本件同行者

本件同行者は、本船に船長、同乗者Ａ及び同乗者Ｂが乗船して出発するのを海岸で見送った。その後、ドンという音が聞こえ、その方向を見ると、有田灯浮標の付近に本船が無人で浮いていたので、衝突したのだと思った。同乗者Ａ及び同乗者Ｂの姿があったかは憶えていないが、本船の北側に船長の姿が見えた。船長は、その後僚船船長とともに同乗者の救助にあたっていた。

本事故の発生日時は、平成２０年８月２６日１３時３０分ごろで、発生場所は、シーバース灯から２５３°　３８０ｍの有田灯浮標であった。

（付図１　推定航行経路図　参照）

２．２　人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長、同乗者Ａ及び同乗者Ｂの口述並びに医師の診断書によれば、同乗者Ａが左上腕骨骨幹部骨折、左橈骨（とうこつ）神経麻痺、左耳介後方切創、右橈骨遠位端骨折、右大腿内側挫創、右中指中手骨骨折及び右母指中手骨基部骨折を負い、約１０日間の入院加療を要し、同乗者Ｂが脳挫傷、脳出血、左側頭部裂創、左下顎部挫創及び臀部打撲を負い、約１ヶ月半の入院加療を要した。

２．３　船舶の損傷に関する情報

本船には、船首部に、船首先端の左舷側約５cm を中心とする半径約３０cm の同心円状のき裂が生じ、同き裂の船首尾方向の長さが約２０cm であった。また、機関固定ボルト４本全てに折損、船首上部フードに歪み及び両舷バックミラーに破損が生じていた。

（写真１　本船外観、写真２　船首上部の損傷状況、写真３　船首下部の損傷状況、写真４　船体上部の損傷状況　参照）

２．４　船舶以外の施設の損傷に関する情報

有田灯浮標の損傷写真及び船長の口述によれば、同灯浮標の浮体側面に擦過傷が生じた。

（写真５　有田灯浮標、写真６　有田灯浮標の損傷状況　参照）

２．５　乗組員等に関する情報

(1)　性別、年齢、操縦免許証

船長　男性　３９歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免 許 登 録 日　平成５年５月１９日

免許証交付日　平成２０年５月８日

（平成２５年５月１８日まで有効）

同乗者Ａ　女性　２２歳

操縦免許を有していなかった。

同乗者Ｂ　女性　２１歳

操縦免許を有していなかった。

(2)　主な乗船履歴等

船長

船長の口述によれば、操縦免許を取得後、水上オートバイの操縦を始め、平成１６年に本船を購入し、主として和歌山県沿岸沖で遊走していたが、平成１９年に本船を売却し、事故当時は、知人である船舶所有者から本船を借用していた。当時の健康状態は良好で、飲酒はしていなかった。

同乗者Ａ

同乗者Ａの口述によれば、事故当日初めて水上オートバイに乗り、それまで運転したこともなかった。当時の健康状態は良好であった。

(3)　乗船者の服装

船長の口述によれば、船長は、ウェットスーツ上下を着用し、同乗者Ａ及び同乗者Ｂは水着を着用しており、３人とも救命胴衣を装着していた。

(4)　船長の小型船舶操縦者の遵守事項についての認識

船長の口述によれば、船長は、操縦免許を取得したとき、操縦免許受有者が同乗していれば、無資格者に操縦させてもよいと聞いており、事故当時も同じだと思っていた。本事故後、船長は、無資格者に操縦させることが禁止されていることを知った。

２．６　船舶等に関する情報

2.6.1　船舶の主要目

船 舶 番 号　　２５２－２４６８８和歌山

船　籍　港　　和歌山県和歌山市

船 舶 所 有 者　　個人所有

総 ト ン 数　　０．１トン

Ｌ×Ｂ×Ｄ　　３．３４ｍ×１．１０ｍ×０．４６ｍ

船　　　質　　ＦＲＰ

機　　　関　　ガソリン機関
推　進　器　　ウォータージェット装置
出　　　力　　１０３．９kW（連続最大）
進 水 年 月　　平成１６年４月
最大搭載人員　　旅客２人、船員１人計３人

2.6.2　積載状態等

船長の口述によれば、地ノ島の海岸を出発したとき、船長、同乗者Ａ及び同乗者Ｂの３人が乗船し、喫水は、船首尾とも約０．２ｍで、船体及び機関に故障はなかった。

2.6.3　本船の操縦性能等

本船の取扱説明書等によれば、水上オートバイにはブレーキがなく、スロットルを緩めることによって減速する。水上オートバイの操舵は船尾部から吹き出す水流の向きを操縦ハンドルによって変えることで行っており、スロットルを完全に放してしまったとき又は機関を停止したときには水流が止まり、操縦ハンドルをきっても進路を変えることができなくなる。

なお、本船製造会社の回答書によれば、本船に２人が乗船し、回転数毎分（rpm）１０，０００（速力約９０km/h）で全力航走中に機関を停止したときの停止距離は９０ｍで、停止するまでの時間は１１．８秒であり、また、本船に３人が乗船した状態での速力及び旋回直径は次のとおりであった。

回転数	平均速力	旋回直径
6,300rpm	17.3km/h	1.5 艇身（約 5.0m）
7,940rpm	61.8km/h	6.0 艇身（約 20.0m）
9,080rpm	79.5km/h	8.0 艇身（約 26.7m）
10,100rpm	92.5km/h	10.0 艇身（約 33.4m）

2.6.4　キルスイッチコード

(1)　本船の取扱説明書によれば、キルスイッチコードは、操縦者が誤って落水した場合、機関を自動的に停止させて船体を操縦者付近に留まらせることを目的としている。同コードの先端にはロックプレートがあり、これを船体の緊急停止スイッチに差し込まなければ機関を運転することができず、機関運転中にロックプレートが外れると機関が停止する。操縦者は、常に同コードのリストバンドを手首に装着していることが求められている。

（写真７　キルスイッチコード、写真８　左ハンドル　参照）

(2)　海上保安庁の情報によれば、本船のキルスイッチコードは、本事故の約３時間後､有田灯浮標上部のやぐら状構造物に架かっている状態で発見された。

(3)　船長の口述によれば、同乗者Ｂが本船を操縦したときは同乗者Ｂが、同乗者Ａが操縦したときは同乗者Ａがキルスイッチコードを装着していた。

２．７　気象及び海象に関する情報

2.7.1　気象観測値

事故現場の北北東約１４㎞に位置する和歌山地方気象台による事故当日の観測値は、次のとおりであった。

１３時　風向　西南西、風速　２．７m/s、気温　２７．１℃

１４時　風向　南南西、風速　１．３m/s、気温　２７．６℃

2.7.2　乗組員の観測

船長の口述によれば、当時の気象及び海象は、天気は曇りで、風はなく、視界は良好で、海面は平穏であった。

２．８　事故水域等に関する情報

2.8.1　事故水域

事故水域は、和歌山県有田市初島町（はつしまちょう）浜の陸岸と、その西方約７００ｍ沖合の地ノ島で挟まれ、例年６月中旬から８月末まで同島東岸中央部の長さ約５００ｍの砂浜が海水浴場として利用され、有田灯浮標から同島海岸までの距離は約１７０ｍである。

2.8.2　有田灯浮標

第五管区海上保安本部の回答書によれば、有田灯浮標の仕様は次のとおりであった。また、第五管区水路通報平成２０年５９４項によれば、有田灯浮標は、事故発生日の約１ヶ月半前に交換されていた。

標　体　型　式　　Ｌ－１型
重　　　　　量　　約６トン
灯　　　　　質　　単閃赤光　毎３秒に１閃
塗　　　　　色　　赤色
頭標頂部水面上高さ　　４，２７６㎜
浮体水面上高さ　　６７０㎜
浮　体　直　径　　２，６００㎜

２．９　小型船舶操縦者の遵守事項

船舶職員及び小型船舶操縦者法第２３条の３６第２項及び同法施行規則第１３４条により、小型船舶操縦者は、特殊小型船舶（水上オートバイ）に乗船するときは、自らその小型船舶を操縦しなければならない。これらの規定は、平成１５年６月１日から施行されている。

また、本船の取扱説明書には、次ように記載されている。（抜粋）

操船者は下記の内容を十分理解してからご使用ください。

・自己操縦の義務

マリンジェットは全ての海域で免許所有者以外が直接操縦することは禁止されています。

３　分　析

３．１　事故発生の状況

3.1.1　事故に至る経過

２．１、２．３及び２．４から、本船は、同乗者Ａが操縦して船長ほか１人が乗船し、地ノ島東方沖において、有田灯浮標に向けて約２０km/h の速力で航行中、有田灯浮標に衝突したものと考えられる。

3.1.2　着座位置及び船長の落水

２．１及び２．２から、本事故時、同乗者Ａが操縦し、その後方に同乗者Ｂ、船長の順で着座しており、船長は、有田灯浮標に衝突する直前に落水したものと考えられる。

3.1.3　衝突の状況

２．１及び２．３から、本船は、有田灯浮標に向かって航行し、ほぼ正船首から有田灯浮標に衝突したものと考えられる。

3.1.4　衝突時刻及び衝突場所

２．１から、衝突時刻は１３時３０分ごろと考えられ、２．１及び3.1.1から、衝突場所は、有田灯浮標の設置位置であるシーバース灯から２５３°　３８０ｍであったものと推定される。

3.1.5　キルスイッチコードの状況

2.6.4(3)から、本船を操縦していた同乗者Ａがキルスイッチコードを装着し、同コードのロックプレートは緊急停止スイッチに差し込まれていたものと考えられる。しかし、2.6.4(2)に記述したように、本事故後、キルスイッチコードが有田灯浮標上部のやぐら状構造物に架かっている状態で発見されるに至った状況については明らかにすることができなかった。

3.1.6　衝突直前の操船の状況

２．１から、船長は、本船が約２０km/h の速力で南下中、船首方約４０ｍに接近した有田灯浮標を避けようと、最後部の座席から腰を浮かせて操縦ハンドルに手を伸ばしかけたとき、有田灯浮標の約２０ｍ北方で落水したものと考えられる。このことから、船長が落水後、本船が有田灯浮標に衝突するまでの時間は４秒以下であり、また、2.6.3 から、船長が落水した時点で操縦ハンドルを一杯にきるなどの操作が行われていれば、有田灯浮標を避けることができたものと考えられる。

以上のことから、船長が落水後、同乗者Ａが本船を操縦できなかったため、本船が制御されずに有田灯浮標に向けて航行を続け、同灯浮標に衝突したものと考えられる。

3.1.7　負傷の状況

２．１及び２．２から、同乗者Ａ及び同乗者Ｂは、衝突の衝撃により前方に投げ出され、有田灯浮標に身体が打ち付けられるなどして負傷した可能性があると考えられる。

３．２　事故要因の解析

3.2.1　乗組員等の状況

(1)　２．５(1)から、船長は適法で有効な操縦免許証を有していたが、同乗者Ａ及び同乗者Ｂは操縦免許を有していなかった。２．１及び２．９から、船長は、同乗者Ａ及び同乗者Ｂが操縦免許を有していないことを知っていたが、同乗者Ａ及び同乗者Ｂに操縦を行わせたものと考えられる。

(2)　２．５(4)から、船長は、無資格者による水上オートバイの操縦が禁止されていることを知らなかったものと考えられる。しかし、２．９に記述したように、当該遵守事項は法令に定められているのみならず、本船の取扱説明書にも記載されているところであり、船長は当該遵守事項を知り得る状況にあったものと考えられる。

3.2.2　船舶の状況

2.6.2から、本船の船体及び機関に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.3　気象及び海象の状況

２．７から、事故当時、天気は曇りで、風はなく、視界は良好で、海面は平穏であったものと考えられる。

3.2.4　小型船舶操縦者の遵守事項との関係

２．１、２．５(2)、２．９及び3.2.1から、次のとおりであった。

船長は、本船最後部に着座し、操縦免許を有さず、操縦経験もない同乗者Ａに操縦を行わせていたことから､有田灯浮標に向首して接近していることに危険を感じ、自ら操縦を行わざるを得ない状況が生じ、腰を浮かせて操縦ハンドルに手を伸ばそうとしたとき、本船が動揺して落水したものと考えられる。

したがって、船長が、操縦免許を有さず、また、操縦経験のない同乗者Ａに本船の操縦を行わせたことが本事故の発生に関与したものと考えられ、水上オートバイについては、その特殊な操縦性能や危険性の高さから、操縦免許を有する者による操縦が義務付けられているところであり、船長は、法令に定められた遵守事項を正確に把握しておくとともに、これを遵守する必要がある。

3.2.5　事故発生に関する解析

２．１、3.1.6及び3.2.4から、次のとおりであった。

(1)　本船は、同乗者Ａが操縦し、その後方に同乗者Ｂ、船長の順で着座して有田灯浮標に向けて航行したものと考えられる。

(2)　本船は、船長が有田灯浮標の約２０ｍ北方で落水したことから、同乗者Ａが操縦できず、制御されずに航行を続けたものと考えられる。

(3)　船長が、操縦免許を有さず、操縦経験もない同乗者Ａに操縦を行わせたことが、本事故の発生に関与したものと考えられる。

3.2.6　救助及び被害の軽減措置状況

２．１から、同乗者Ａ及び同乗者Ｂの負傷後、船長及び僚船船長はマリーナ管理人に救援を依頼し、マリーナ管理人が地ノ島に到着後１１８番通報をしたため、事故発生から通報までに時間を要しているが、直ちに救助機関への通報がなされるべきであったものと考えられる。

４　原　因

本事故は、本船が、和歌山県有田市地ノ島東方沖において、同乗者Ａが操縦して船長ほか１人が乗船し、有田灯浮標に向けて航行中、本船が制御されずに航行を続けたため、有田灯浮標と衝突したことにより発生したものと考えられる。

本船が制御されずに有田灯浮標に向けて航行を続けたのは、船長が、操縦免許を有さず、操縦経験もない同乗者Ａに操縦を行わせ、最後部に着座していた自身が落水したため、同乗者Ａが本船を操縦できなかったことによるものと考えられる。

付図１　推定航行経路図

大阪府
淡路島
和歌山県
地ノ島
和歌山県
シーバース灯
海南市
本船
約20Km/h
海水浴場
地ノ島
発進場所
有田市
初島町浜
有田灯浮標（衝突場所）
［H20.8.26　13:30ごろ］
100
0
1000m
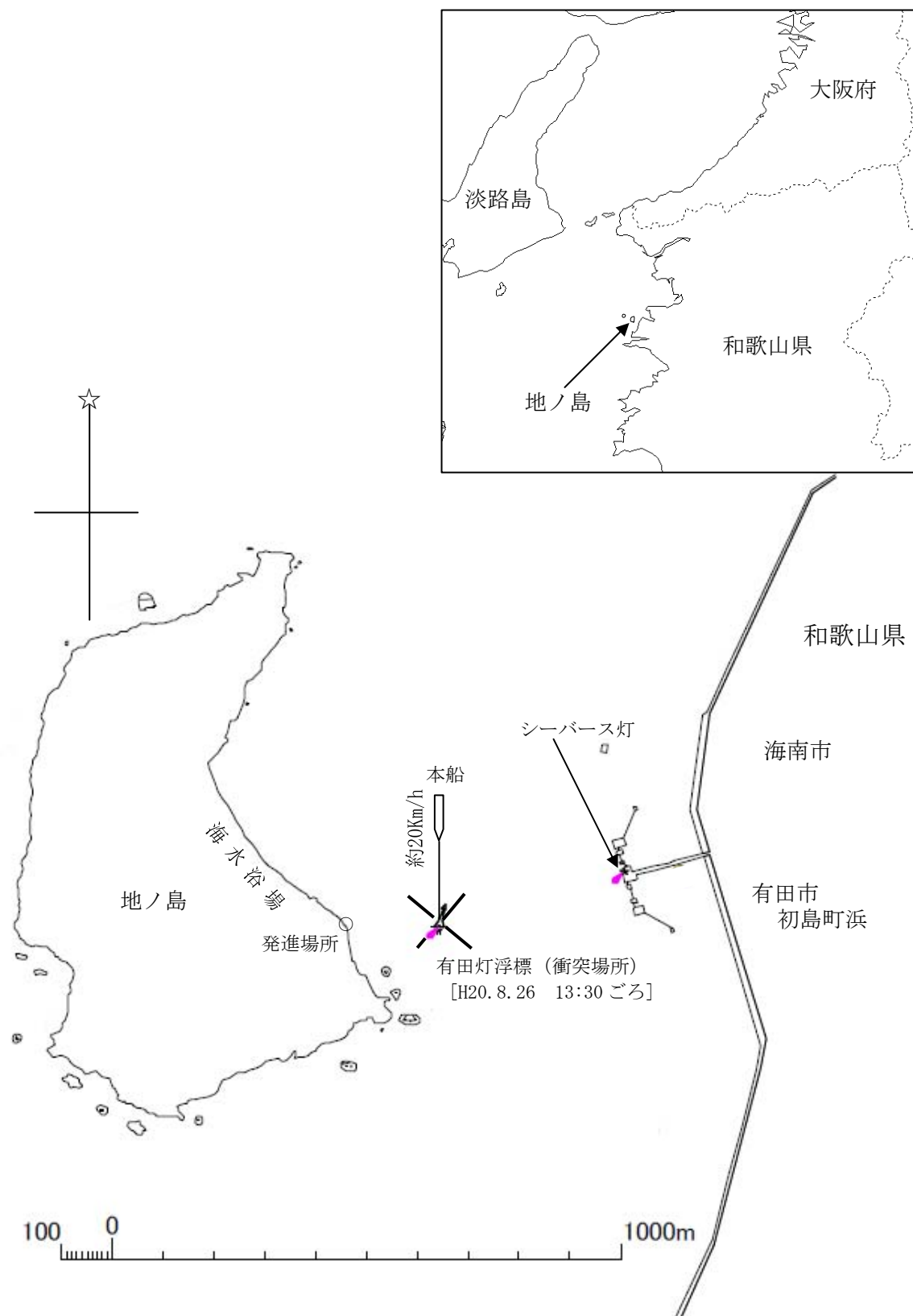
写真１　本船外観

写真２　船首上部の損傷状況

写真３　船首下部の損傷状況

赤色塗料付着

写真４　船体上部の損傷状況

左舷側バックミラー　　船首上部フード

右舷側バックミラー

写真５　有田灯浮標
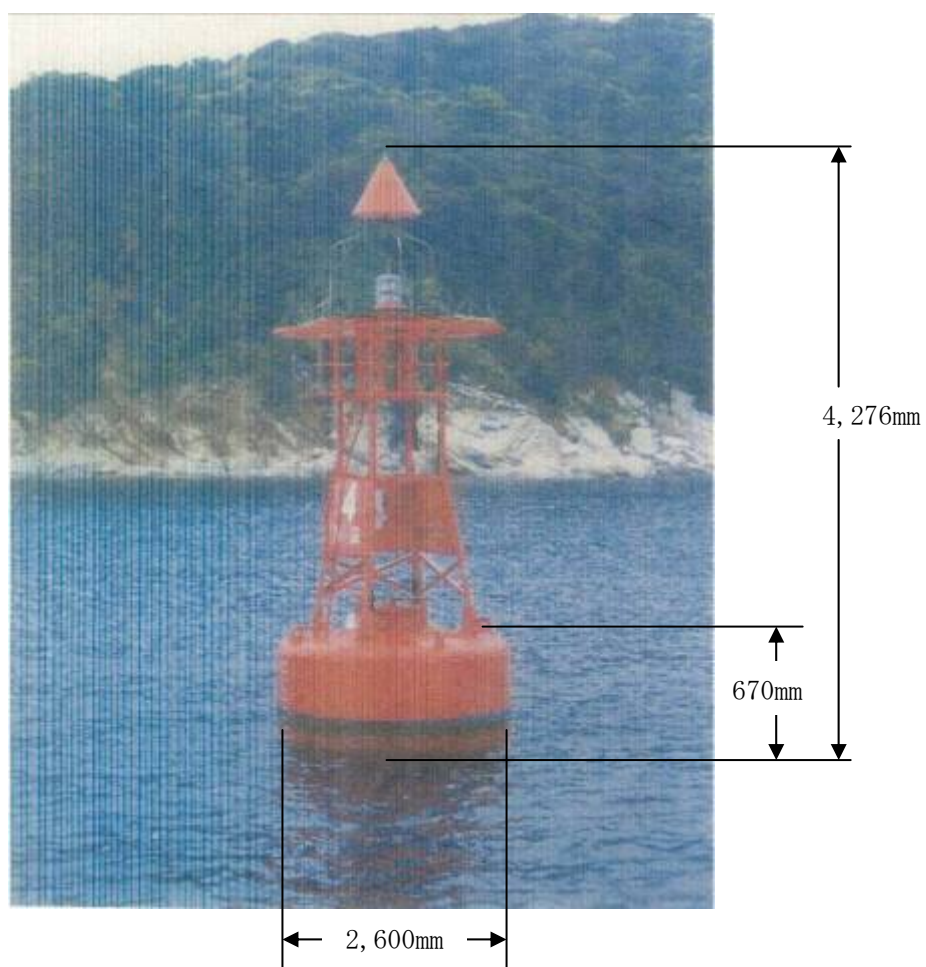
写真６　有田灯浮標の損傷状況

写真７　キルスイッチコード

写真８　左ハンドル